Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6435**

16. Wahlperiode 19. 09. 2007

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Wettbewerb zwischen Bahn und Bus zulassen – Parallelverkehr als Ablehnungsgrund im Personenbeförderungsgesetz abschaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Sommer 2007 haben die Streikdrohungen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und die unnachgiebige Haltung des Bahnvorstandes gegenüber den Forderungen der GDL für große Verunsicherung bei Bahnkunden und der gesamten deutschen Öffentlichkeit gesorgt. Schlagartig ist den Bürgerinnen und Bürgern bewusst geworden, wie abhängig Reiseplanungen im Fernverkehr von den Angeboten und der jederzeitigen Leistungsfähigkeit der Deutsche Bahn AG sind, wenn für diese Strecken die Benutzung von Auto oder Flugzeug nicht in Betracht kommt. In diesem Fall bleibt nur die Deutsche Bahn AG als öffentliches Verkehrsmittel. Die Möglichkeit, eine Fernverbindung per Omnibus zu bereisen, besteht im Linienverkehr, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht.

Das Fehlen von Angeboten im Buslinienfernverkehr auf Relationen, die gleichzeitig im Schienenpersonenfernverkehr von der Deutsche Bahn AG bedient werden, hat historische Gründe. Der Schienenpersonenfernverkehr sollte vor dem Wettbewerb mit dem Omnibus geschützt werden. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) untersagt zu diesem Zweck die Genehmigung neuer Transportangebote auf Strecken, die „mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigt bedient werden“ (§13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe a PBefG), insbesondere wenn „der beantragte Verkehr […] Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen“ (§13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe b PbefG). Damit wird im Personenbeförderungsgesetz Wettbewerb im

öffentlichen Personenfernverkehr ausdrücklich ausgeschlossen. Es erweitert die faktische Monopolstellung, welche die Deutsche Bahn AG ohnehin schon im Fernverkehr auf der Schiene hat, auf den (intermodalen) Wettbewerb mit der Straße.

Der volkswirtschaftliche Nutzen eines fairen Wettbewerbs ist unbestritten. Wettbewerb zwingt Anbieter, sich nach den Kundenwünschen zu richten und effizient zu wirtschaften, er bestraft Unternehmen, die Ressourcen verschwenden. Ein staatlich geschütztes Monopol bietet immer teurere und schlechtere Leistungen, da der Kunde keine Alternative und der Anbieter keine Verbesserungsanreize hat. Hinzu kommt, dass unattraktive und teure Angebote eines Monopolisten in geringerem Maße nachgefragt werden. Der Einbruch im Personenfernverkehr der Bahn seit dem Jahr 2003, als wegen des kundenfeindlichen und marktwidrigen „neuen Preissystems“ das Fahrgastaufkommen um rund 10 Prozent zurückgegangen ist, bietet dafür das beste Beispiel.

Die zitierten Regelungen des PBefG sind ein Instrument staatlicher Bevormundung des Bürgers. Dem Bürger wird die Freiheit abgesprochen, das für ihn geeignete Fernverkehrsangebot selber auszuwählen. Er wird mangels Alternativen gezwungen, ein Angebot zu nutzen, für das er sich bei freier Wahl möglicherweise nicht entschieden hätte. Das PBefG beschneidet gleichermaßen die unternehmerische Handlungsfreiheit, indem es Unternehmern verbietet, eine nutzenstiftende und von Kunden verlangte Leistung im freien Wettbewerb anzubieten.

Die Folge der wettbewerbsverhindernden Regelungen des PBefG ist, dass mit Ausnahme Berlins kein Bus-Fernlinienangebot zwischen bundesdeutschen Städten und Regionen besteht. Fernreisenden bleibt nur die Wahl zwischen Individualverkehrsmitteln oder der Deutsche Bahn AG sowie Flugzeugen. Das umfangreiche Angebot und die rege Nachfrage im Bereich grenzüberschreitender Busfernverbindungen zeigen, dass ein potentieller Markt für ein preiswertes innerdeutsches Busnetz besteht.

Das PBefG bevormundet den Bürger, belohnt Ineffizienz und Verschwendung und verringert das volkwirtschaftliche Leistungsniveau.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Gesetzentwurf vorzulegen, in dem die Genehmigungspflicht nach § 13 Abs. 2 PBefG dahingehend geändert wird, dass die Wahrnehmung von Verkehrsaufgaben durch bereits vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen kein Versagungsgrund mehr ist und damit die Möglichkeit von Parallelverkehren zugelassen wird.

Berlin, den 13. September 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333